

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2095 de 2019

S/C

Comisión Especial Río de la Plata,
Frente Marítimo y Antártida

DRAGADO DEL CANAL MARTÍN GARCÍA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 2 de mayo de 2019

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Ope Pasquet.

Miembros: Señores Representantes Pablo González, Nelson Larzábal, Juan José Olaizola, Jorge Pozzi y Carlos Varela Nestier.

Invitados: Integrantes de la Delegación Uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata, señores doctor Felipe Michelini, Presidente; CN (R) Eduardo Aguiñaga, Sergio Chiesa y CN (CG) Marcelo Pazos; y sus asesores, señores doctor Alfredo Scafati, embajador Hugo Caussade, Walter Souto y magíster Mónica Guchin; y Director del Área de asuntos de fronteras limítrofes y marítimas del Ministerio de Relaciones Exteriores, embajador Duncan Croci.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══════II═══════

SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento de la Cámara de Representantes, corresponde elegir un presidente y un vicepresidente, que figuran en el orden del día.

Se va a tomar la votación.

(Se vota)

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Por el señor diputado Ope Pasquet.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- Por el diputado Ope Pasquet.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Por el señor diputado Ope Pasquet.

SEÑOR PASQUET (Ope).- Por el señor diputado Pablo González.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Por el señor diputado Ope Pasquet.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Por el señor diputado Ope Pasquet.

SEÑORA SECRETARIA.- Han votado seis señores representantes: cinco lo han hecho por el señor representante Ope Pasquet y uno por el señor representante Pablo González. En consecuencia, ha sido electo el señor representante Ope Pasquet como presidente de la Comisión.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Ope Pasquet)

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día, relativo a la elección de vicepresidente.

Se va a tomar la votación.

(Se vota)

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Por el señor diputado Jorge Pozzi.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- Por el señor diputado Jorge Pozzi.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Por el señor diputado Jorge Pozzi.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Por el señor diputado Pablo González.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Por el señor diputado Jorge Pozzi.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por el señor diputado Jorge Pozzi.

SEÑORA SECRETARIA.- Han votado seis señores representantes: cinco lo han hecho por el señor representante Jorge Pozzi y uno por el señor representante Pablo González.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia, ha sido electo el señor representante Jorge Pozzi como vicepresidente de la Comisión.

Antes de continuar con el orden del día, creo conveniente comentar una invitación que hemos recibido de parte de la delegación del Uruguay ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, para asistir a una conferencia sobre los “Desafíos del puerto de Nueva Palmira con el Canal Martín García a 34 pies de profundidad”. Esta conferencia se llevará a cabo mañana, viernes 3 de mayo, entre las 10 y 30 y las 13 horas, en la sala Arredondo del Ministerio de Turismo, sita en la Rambla 25 de Agosto

1825, esquina Yacaré. La Comisión Administradora del Río de la Plata agradece a quienes se propongan asistir que así lo comuniquen.

Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: “Dragado del canal Martín García”.

(Ingresan a sala los integrantes de la Delegación Uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata)

——La Comisión Especial Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida tiene el agrado de recibir a la delegación del Uruguay ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, integrada por el doctor Felipe Michelini, presidente; el capitán de navío (R) Eduardo Aguiñaga, el señor Sergio Chiesa y el capitán de navío (CG) Marcelo Pazos, delegados; el doctor Alfredo Scafati, el embajador Hugo Caussade, el señor Walter Souto y la magíster Mónica Guchin, asesores, y el embajador Duncan Croci, por el Área para Asuntos de Frontera Limítrofes y Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Invitamos a los integrantes de la delegación uruguaya ante la CARP a efectos de recibir información sobre un tema de enorme importancia como es el dragado del canal Martín García.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- Agradezco a la Comisión Especial Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida por recibirnos. Informarse sobre los temas del Río de la Plata en las instancias parlamentarias honra a la mejor tradición nacional. En ese sentido, nos felicitamos por ser ésta la quinta vez que nos reunimos. Ya lo hemos hecho en dos oportunidades en esta Comisión, en una en la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado y en dos ocasiones en la sede de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Como delegación uruguaya, pusimos especial énfasis en interactuar con los depositarios de la soberanía popular. Sin perjuicio de que nuestras acciones y responsabilidades se reportan al señor ministro de Relaciones Exteriores y es allí donde, en principio, hacemos nuestra principal devolución, entendimos y entendemos que es oportuno y necesario dar amplificación en el Parlamento nacional al trabajo que realizamos, a los efectos de que se conozca, no por la patología sino, básicamente, por los fundamentos que lo impulsan.

Tuvimos la grata tarea de revisar las versiones taquigráficas de noviembre de 2015, del 6 de abril de 2017 y del 3 de agosto de 2017, y creemos que esta será, en la actual formación de la delegación uruguaya, la última visita de este período. A nadie escapa que estamos en un año electoral y que, a partir de marzo, el nuevo gobierno dispondrá de la capacidad de sustituirnos, como corresponde, ante un nuevo proceso. Al revisar las versiones taquigráficas, vimos con satisfacción que los principales temas que planteamos, así como las preocupaciones de los legisladores, se han ido solucionando.

En primer lugar, como es de público conocimiento, el canal Martín García se encuentra con una profundidad de 34 pies y logramos la remoción de los fondos duros a 38 pies, en el marco de una licitación internacional competitiva y transparente. Se trata de una obra de porte, porque comprende la profundización del canal, en el primer año, y cuatro años de mantenimiento, más cinco años de prórroga. La empresa que ganó la licitación cotizó la obra en más de US$ 120.000.000. Por lo tanto, es una obra de porte.

En ese proceso licitatorio tan complejo, en un espacio empresarial tan competitivo y de muchos intereses -como ocurre con todas las acciones que se dan en el mar-, agregado a que el trabajo se hacía en Uruguay y en Argentina, tenemos la satisfacción de que no hubo ninguna objeción, observación ni elemento que lo nublara.

El momento en que los cancilleres Rodolfo Nin Novoa y Susana Malcorra, en una visita histórica como fue la reunión de marzo de 2017 en la isla, decidieron dar acción a las notas reversales firmadas en noviembre de 2016, fue un activo para la delegación del Uruguay, para la CARP y, fundamentalmente, para el país. Cuando hablamos del dragado del canal Martín García a 34 pies de profundidad y 38 pies en remoción de los fondos duros, tenemos que asumir que el país, cuando lo construyó, conjuntamente con la Argentina, tomó la decisión de que tuviera una profundidad de 32 pies, pensando en la eventualidad de profundizarlo más adelante. Por lo tanto, todo debate que se centre en la no existencia del canal -que creo que es una propuesta absolutamente minoritaria en el espectro nacional-, debería considerar desandar veinte o veinticinco años de decisiones.

La determinación de ir a 34 pies de profundidad fue muy meditada y discutida en el ámbito del Poder Ejecutivo; primó esta solución y no otra, tal vez más ambiciosa, de ir a 36 pies. Una vez que se consolidó y se acordó con Argentina esta posición, nos dedicamos a lograrlo desde dos perspectivas.

La primera perspectiva era que las obras fueran lo menos costosas para nuestros países. Estamos en condiciones de decir que los fondos para solventar estas obras están asignados tanto en Argentina como en Uruguay. Obviamente, a nadie se le escapa que la situación de Uruguay es de prudencia en materia fiscal y que la de Argentina tiene sus particularidades. No quisiera calificarla; todos leemos los periódicos y los informes de los expertos en la materia, y sabemos de qué estamos hablando.

La segunda perspectiva era que, una vez que se hiciera el llamado, se adjudicara la obra de acuerdo a los términos licitatorios y se firmara el contrato, esas serían las normas a aplicar y no habría espacio para separarse del compromiso con la empresa ganadora, el consorcio belga holandés Boskalis Dredging International.

Ustedes saben que existe una práctica -desde mi punto de vista nada positiva-, por la que una vez que se firman los contratos y se terminó el proceso licitatorio se flexibilizan las condiciones a los efectos de su cumplimiento. Nosotros flexibilizamos -y esa fue la posición que trasmitimos a la delegación argentina-, en el marco de la razonabilidad de la interpretación de los términos del contrato y de la buena fe contractual, pero no más. En un tema muy delicado como el ambiental estaba siempre la tentación de flexibilizar. El control ambiental es costoso y no necesariamente coadyuva a cumplirse en fáciles términos. Sin embargo, nosotros entendíamos que no podíamos culminar la obra sobre la base de flexibilizar los términos ambientales y los fijamos en los más altos niveles.

La experiencia adquirida nos dice que, a pesar de que la empresa probablemente lo hizo a desgano en algunas partes, cumplió con el contrato en todos sus términos, en parte porque la posición de la delegación uruguaya fue inamovible en ese sentido.

Esta experiencia, en primer lugar, retoma los estudios de años atrás del proyecto Freplata, que fue una inversión muy importante. En segundo término, se conecta con la definición estratégica de que la CARP debe velar por la sustentabilidad del recurso hídrico del Río de la Plata. La clave es el tema ambiental. En tercer lugar, va de la mano de la expansión del programa ambiental no solo en materia del canal, sino también de todo el recurso, asumiendo, por supuesto, que en materia ambiental no hay una frontera. Uno no puede decir: “Hasta aquí va nuestra responsabilidad”. Además, los impactos no reconocen los límites entre el río Uruguay, el Río de la Plata y el frente marítimo.

La obra culminó en febrero, dentro del plazo contractual, y ahora estamos en la etapa de mantenimiento. En el día de mañana vamos a hacer una jornada de reflexión sobre los desafíos del puerto de Nueva Palmira a resultancia de tener el canal a 34 pies y 38 pies en fondos duros.

Nosotros manejamos una exposición pública muy moderada y administrada; pensamos que antes de festejar y cortar cintas las obras tienen que estar terminadas. Hubo muchas tentaciones de festejar los tantos antes, pero entendimos que no solo había que esperar a que estuviera la obra materialmente hecha, sino a que su culminación estuviera despejada desde el punto de vista formal, cosa que se hizo en el último plenario en la ciudad de Buenos Aires.

Aspiramos a que la nueva profundidad permita un mayor tráfico. Estamos exigiendo el compromiso, en notas reversales anteriores, de que el precio del peaje esté al mismo nivel que el del canal Mitre, lo que nos parece una cuestión de equidad. El mayor volumen de carga, la mayor cantidad de buques y el aumento del peaje van a ir en una ecuación no autosustentable, pero sí que posibilite la financiación de esta obra y su mantenimiento en términos muy razonables.

Agradecemos mucho el aporte constructivo del señor Sergio Chiesa, que me acompaña en esta delegación, y del anterior delegado del Partido Nacional durante toda la gestión. Sin perjuicio de que nos parece que han cumplido cabalmente el papel de contralor que les corresponde, también han cumplido el de colaborar con la tarea.

El capitán Marcelo Pazos y el capitán Eduardo Aguiñaga, que también me acompañan, podrán hacer aportes por estos temas.

Excuso la presencia del doctor Augusto Montes de Oca, quien a último momento no pudo participar de esta reunión.

Esto en cuanto al canal Martín García.

Otro tema de enorme preocupación de esta Comisión fue la definitiva demarcación de los límites entre las islas Martín García y Timoteo Domínguez. Se logró un comunicado conjunto entre los cancilleres Rodolfo Nin Novoa y Marcelo Faurie para que la Comisión Administradora del Río de la Plata arbitre los mecanismos, a efectos de generar un informe técnico que sea elevado a las Cancillerías. Esto tuvo que sortear alguna nubosidad en materia de voluntad política, pero lo hicimos y, conjuntamente con la reunión de parlamentarios, ya empezaron a trabajar los equipos técnicos en la isla. Pensamos que a la brevedad se elevará el informe a las Cancillerías, y eso ya será gestión de las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores, con quienes hemos trabajado codo con codo.

Aquí nos acompaña el embajador Duncan Croci, director de la nueva Dirección General del Área para Asuntos de Frontera Limítrofes y Marítimos, del Ministerio de Relaciones Exteriores, quien ha sido un apoyo fundamental para nosotros. En ese ámbito se promovió, por decreto del Poder Ejecutivo, una Comisión de Límites que, ni bien reciba los informes, realizará una segunda apoyatura al Poder Ejecutivo para resolver esta materia.

Sin perjuicio de ello, se están tratando de tomar acciones concretas, como erigir un mástil pétreo para el pabellón nacional en lugar de uno de un material que se degrade fácilmente. A su vez, hay algunas iniciativas con el Ministerio de Turismo, en el sentido de explorar la posibilidad de darle un sentido más turístico al complejo Timoteo Domínguez-Martín García. Lo cierto es que una vez que haya seguridad jurídica de cuándo empieza la jurisdicción uruguaya y termina la argentina, y viceversa, habrá una enorme posibilidad de dar al complejo esa proyección. La isla Martín García tiene un valor histórico y patrimonial que se palpa -los que han podido visitarla, lo saben-, y la isla Timoteo Domínguez no tiene ninguna de las restricciones que tiene la isla Martín García de acuerdo al tratado del Río de la Plata y el Frente Marítimo.

Estoy convencido de que debería haber una legislación que permitiera un abordaje integral del tema islas, tanto del río Uruguay como del Río de la Plata y alguna del océano Atlántico, si es que se está en condiciones, ya que son territorios a los que el Uruguay, por historia o tradición, no ha puesto debida atención. Debería haber un abordaje que permitiera conocer primero y potenciar después estos territorios, que no son nada menores. ¿Cuántos miles de chinos vivirían en la isla Juncal si en lugar de estar en el Río de la Plata estuviera cercana a China? Fuera de esta observación de caricatura, creo que ahí hay un potencial.

Un tercer aspecto al que quería referirme tiene que ver con la delegación uruguaya que, conjuntamente con los delegados del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Administración Nacional de Puertos, logró que Argentina levantara todas las observaciones con relación al canal de acceso al Puerto de Montevideo. Fue una negociación compleja porque había que modificar la traza original, pero para el plan estratégico del Puerto de Montevideo era fundamental tener un canal de acceso a 14 metros. Durante un tiempo, como no había muelles a esa profundidad, no fue tan trascendente. Cuando logramos concretar esto, liberamos en forma concomitante a la República Argentina, a los efectos de que, si quería, pudiera llevar a diseño y dragar el canal Magdalena a su costo. No vemos que haya posibilidades técnicas ni financieras para que eso ocurra.

Tenemos claro -y así lo trasmitimos a las autoridades argentinas- que el canal de acceso al Puerto de Buenos Aires, independientemente del Magdalena, tiene que estar en condiciones de navegabilidad.

Creemos que las mejores condiciones de navegabilidad de los canales permite el mayor desarrollo de Argentina y de Uruguay. La idea es tener alternativas para que los operadores privados puedan desarrollarse y optimizar su trabajo y su producción.

Podríamos hablar mucho, porque la Comisión Administradora del Río de la Plata tiene funciones diplomáticas, técnicas, jurídicas, administrativas y políticas, y se ha fortalecido en todas estas áreas. Como ejemplo, podemos citar el proceso licitatorio que tan exitosamente ha culminado, desarrollado por nuestros técnicos y delegados a costo cero. El importe adicional en materia de reuniones fue financiado por el costo de los pliegos de licitación. Creemos que si una empresa quiere licitar una obra de US$ 150.000.000, debería tener la posibilidad de comprar un pliego de US$ 50.000. Con esos fondos, solventamos los costos extraordinarios y nos ahorramos una suma muy importante; esto no hubiera ocurrido si se hubiera decidido tercerizar el proceso licitatorio.

Tenemos una delegación uruguaya con mucho músculo; en este momento, ejercemos la dirección técnica de la CARP a través de un delegado que, con voto unánime, se propuso a la delegación argentina para ejercer esa secretaría técnica: el capitán De Marco. Es un puesto clave, porque tenemos tres embarcaciones en el Puerto de Colonia, hacemos el balizamiento desde nuestro país y contamos con una plantilla de capitanes de barcos y marineros, generando un movimiento que el intendente Moreira mucho agradece. Así, hemos logrado que la delegación argentina nos consulte, no solo formalmente, sino también, sustantivamente.

SEÑOR BARÁIBAR (Carlos).- Quienes venimos de la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado hacemos un seguimiento muy afinado de los temas internacionales y creemos que ha sido un gran acierto de la Cámara de Diputados haber creado esta Comisión para realizar un seguimiento permanente de un tema de enorme trascendencia, aunque no ha sido expuesto con suficiente atención por muchos de aquellos que tendrían que estar interesados.

Me alegro por la elección del señor diputado Pasquet como presidente de la Comisión. Con él hemos trabajado en muchísimas ocasiones y seguiremos haciéndolo.

Quiero saludar a la Comisión aquí presente, con la cual tuvimos oportunidad de encontrarnos hace pocos días, especialmente, al doctor Felipe Michelini, por el extraordinario trabajo que viene desempeñando y por los importantes logros alcanzados.

Quiero comentar algo que creo que es bueno que quede registrado en la versión taquigráfica de la Comisión. El pasado 25 de abril recibimos una invitación para visitar la isla Martín García. Concurrimos varios legisladores -inclusive, el presidente de la Comisión de Asuntos Internacionales, el señor senador Bordaberry-, así como los miembros de la CARP y el embajador Duncan, que está a cargo de estos temas. Es una experiencia que vale la pena desde todo punto de vista. Lo hicimos en una lanchita, salimos desde Carmelo y llegamos a la isla Martín García.

Voy a contar una anécdota; al llegar, vemos un cartel que dice: "Isla Martín García. Jurisdicción de la provincia de Buenos Aires", palabras más, palabras menos. El Tratado del Río de la Plata se votó en la Cámara de Diputados en el año 1972 y, como integrante del Frente Amplio, lo acompañé con mi voto, si bien terminó de aprobarse en instancias posteriores. Quiero resaltar la actitud generosa del general Domingo Perón de saltar algunos problemas que había en ese momento y habilitar el acuerdo que, según la Cátedra, ha sido muy favorable para Uruguay en la medida en que muchas reivindicaciones históricas fueron contempladas.

Fuimos recibidos por la delegación argentina y fue una excelente recepción. No puedo dejar de mencionar que al entrar a la sede de la CARP había una placa recordatoria donde se mencionaba que ahí habían estado presos varios presidentes, el expresidente Frondizi, Domingo Perón -en una embarcación en el puerto de Martín García- y otros dos presidentes, luego de haber sido destituidos. No es un recuerdo feliz, pero es bueno saberlo para que nunca más vuelva a ocurrir.

Quiero subrayar lo que dijo el presidente, Felipe Michelini, en cuanto a la importancia que tienen la isla Martín García por su valor histórico, tal como lo establece el Tratado del Río de la Plata, y el islote Timoteo Domínguez que, según tengo entendido, hoy está en condiciones de unirse con Martín García. Creo que la tarea que tiene la CARP es la delimitación, lo que no debería ser demasiado complicado.

Es muy interesante la habilitación que tiene la isla Timoteo Domínguez para otros emprendimientos que no están habilitados en Martín García. La proximidad es muy notoria y eso facilita un emprendimiento que creo que habría que hacer en acuerdo con la delegación argentina. No tendría sentido que fuera una decisión unilateral de Uruguay, más allá de que los derechos del Tratado lo habilitan. Todas las construcciones que están allí son de la época de la Colonia; algunas fueron remozadas por las personas que viven allí, que creo que son alrededor de doscientas.

Como integrantes de la Comisión de Asuntos Internacionales, siempre que estén dispuestos a invitarnos, vamos a tratar de concurrir. Quiero excusar a mis compañeros de la Comisión de Asuntos Internacionales, porque tenemos una sesión al mediodía muy difícil y, seguramente, estarán atentos a esa tarea.

SEÑOR VERELA NESTIER (Carlos).- Agradezco la información que nos ha brindado la delegación; se trata de elementos sumamente importantes para el trabajo de la Comisión.

Lamentablemente, no pude acompañarlos a la isla Martín García; la experiencia del año pasado fue sumamente positiva y, por lo que me cuentan los compañeros, también lo fue esta.

Quiero hacer una pregunta específica con respecto al dragado del canal Martín García. Dicho sea de paso, en esta sesión hemos compartido buenas noticias, porque veníamos siguiendo el tema y sabíamos de la importancia que tiene para Uruguay el dragado a 34 pies de este canal. El hecho de que se haya concretado en las condiciones que explicó el presidente de la CARU me parece más que positivo.

Quisiera saber, desde el punto de vista de la navegación, qué tipo de barcos permite este nuevo dragado. Sabemos que esto permitirá, por ejemplo, el desarrollo del Puerto de Nueva Palmira, tal vez, pensando para el futuro en una vía navegable hacia Paraguay. Quería tener esa información, porque está ligada directamente con la obra que se acaba de realizar.

SEÑOR AGUIÑAGA (Eduardo).- El calado de los buques tiene relación directa con la cantidad de carga que el buque puede cargar; a mayor calado, mayor capacidad de carga, y a mayor capacidad de carga, el costo del flete es menor, porque el buque tiene un costo fijo, independientemente de la carga que transporte.

Los buques, que son negocios, procuran la mayor productividad; por lo tanto, poder contar con un calado superior disminuye los costos y la capacidad operativa de nuestros puertos y nuestras exportaciones.

Llevo catorce años como delegado, he seguido un proceso y hemos visto que este ha sido un trabajo consecuente, continuado de todos aquellos que hemos pasado por la CARP en busca de un objetivo que hoy vemos plasmado en la realidad.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Entiendo lo que dice el capitán Aguiñaga, pero creo que la pregunta del señor diputado Varela iba en otro sentido.

Hace un tiempo, en esta Comisión recibimos la noticia de que los buques Panamax salían del puerto de Nueva Palmira con un 20% menos de carga de grano. Esto hacía que tuvieran que volver al puerto a recargar para llevar la mercadería a su destino final, que la mayoría de las veces es China. Entonces, la interrogante es si con el dragado se soluciona esa situación de los buques Panamax que salen con un 20% menos de carga, es decir, con la pérdida de un 20% de carga soberana.

SEÑOR PAZOS (Marcelo).- Buenos días. Quiero agradecer a la Comisión por recibirnos.

Con la intención de ampliar la respuesta del capitán Aguiñaga, queremos dejar en claro que el buque de diseño del canal Martín García sigue siendo el mismo. ¿Qué quiere decir? Que su eslora y su manga se mantienen igual, es decir, 237 metros en el caso de la eslora y 32,60 metros de manga. ¿Qué varió en el canal Martín García? La profundidad, no el ancho. Por lo tanto, varía la capacidad de carga. Si no recuerdo mal, 1 pie más equivale a 3.000 toneladas de carga más que se podrían montar tanto en la terminal de Ontur como en la Corporación Navíos, en Nueva Palmira.

Entonces, no se modifica el ancho, pero sí la profundidad. El canal tenía determinantes; había que regular el pasaje en base al calado y profundidad. En esta Administración, presidida por el doctor Michelini, se cambió el reglamento de navegación en el canal Martín García, popularmente conocido como Remaga, ahora, edición 2019. En este nuevo reglamento se mantienen los buques de diseño -como decía, 237 metros de eslora y 32,60 metros de manga- y se habilita a que en el caso de un barco nuevo con mayor profundidad o mayor manga, se realice un estudio previo por parte de la Comisión

Administradora del Río de la Plata, en conjunción con las autoridades marítimas, tanto argentinas como uruguayas, a fin de determinar si ese buque que tiene un calado mayor al permitido puede llegar a representar un peligro en la navegación. ¿Por qué? Porque, como ustedes bien dicen, las empresas van a tratar de cargar más y los capitanes y prácticos estarán temerosos, porque el canal recién fue llevado a 34 pies y, por informaciones que manejamos, las condiciones de navegabilidad son diferentes a 32 pies que a 34 pies, y recién se está comenzando a navegar con esa profundidad.

Volviendo a la pregunta inicial, el canal está habilitado hasta 245 metros de eslora y más, y hasta 42 metros de manga, tal como lo establece el reglamento de navegación por el canal Martín García. Si el buque no cumple con las condiciones previstas en la Tabla 1 que figura en ese reglamento, se debe pedir al administrador, en este caso, la CARP, que en conjunción con las autoridades marítimas, autoricen el pasaje del buque. De hecho, hace poco nos llegó una solicitud de autorización para el pasaje de un buque que excede la manga permitida. Luego de un estudio realizado conjuntamente con las Prefecturas Navales argentina y uruguaya, se concedió autorización, liberando el canal para que ese buque pudiera navegar por el canal Martín García.

No sé si fui claro con la respuesta.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Sí, gracias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos a los integrantes de la delegación uruguaya en la Comisión Administradora del Río de la Plata, a los asesores y a las autoridades de Cancillería.

Queremos destacar la productiva relación que se ha generado en esta Legislatura entre esta Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida y la delegación uruguaya en la CARP, la cual nos ha permitido un intercambio sustancial y necesario para nuestro trabajo, así como conocer los aspectos más importantes de la tarea que la delegación uruguaya ha desarrollado al cabo de estos años.

Entendemos que la profundización y el mantenimiento del canal Martín García -sobre el que nos han informado- es muy importante para el puerto de Nueva Palmira y para el Uruguay. También es importante conocer algunos detalles, como recién explicaban los delegados, en lo que tiene que ver con algunas características de la navegación de los buques que acceden al puerto de Nueva Palmira. Celebramos que se haya recuperado la navegabilidad fluida en ese canal; esto es muy importante en función de la trascendencia que tiene la actividad del puerto de Nueva Palmira para nuestro país.

Con respecto a lo que decía el doctor Michelini sobre la negociación para el dragado a 14 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo y la contrapartida que Uruguay autorizó, el canal Magdalena, tenemos la misma información que ustedes nos brindan, es decir, que Argentina no tendría entre sus planes inmediatos la construcción del canal Magdalena. Sin perjuicio de ello, Uruguay tiene que prestar mucha atención en esto por todo lo que implica; sin duda, ustedes conocen la importancia que tiene para nosotros el dragado del canal del Indio, que entendemos que se financia, en partes iguales, por los dos países.

Me gustaría saber cuánto está costando anualmente el dragado del canal del Indio. No sé si ustedes tienen la cifra en este momento y nos la pueden proporcionar.

Otra duda que tenemos es si en la autorización relativa al canal Magdalena ya está fijada la profundidad en la eventualidad de que se lleve adelante.

Esas son las dos preguntas que queremos hacer a la delegación.

SEÑOR AGUIÑAGA (Eduardo).- El proyecto del canal Magdalena es una vieja idea que se maneja desde hace muchísimos años. Si bien en las cartas náuticas de la época ya figuraba el canal Magdalena, siempre fue un proyecto que no tuvo andamiento.

En una etapa del período anterior del gobierno argentino se manejó la posibilidad de concretar el canal Magdalena, que uniría dos áreas, desde la salida de Punta Indio, en el denominado codillo, hasta Bravo, que es una de las zonas de alijo y complemento de carga. Podría pensarse que el objetivo final es crear un puerto de aguas profundas sobre La Plata, del lado argentino.

Ese proyecto daba la oportunidad a Uruguay de participar en igualdad de condiciones, según lo que establece el Tratado, porque se trata de un canal que no estaba previsto en las primeras notas reversales de 1993 y 1994 como zona exclusiva de los Estados y, además, se realizaría en aguas de uso común.

¿Cuál fue, en su momento, el objetivo de Uruguay al plantear la posibilidad de participar en igualdad de condiciones? Precisamente, Punta Indio. En principio, Argentina manifestó en el decreto su interés de abandonar Punta Indio en el futuro y crear el canal Magdalena. Se discutió mucho al respecto, pero el proyecto no se llevó a cabo. De concretarse -lo cual en este momento no está previsto-, habrá que tener en cuenta el tema de Punta Indio, que es un canal administrado por la República Argentina; Uruguay tendrá que plantear la posibilidad porque es una entrada para nosotros, es una de las áreas que tiene nuestro país desde el kilómetro 39 del canal de Buenos Aires para entrar al canal Martín García.

De manera que en este momento no hay información al respecto, no hay interés en concretar esta idea. Fue un proyecto que así como nació, quedó. En caso de que Argentina previera alguna solución con respecto a Punta Indio, en su momento habrá que analizar el planteamiento.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En lo que ya se ha firmado, ¿no hay ninguna profundidad asignada a ese canal? ¿No está prevista la profundidad del canal Magdalena?

SEÑOR AGUIÑAGA (Eduardo).- No; no hay anteproyecto ni proyecto ejecutivo. Simplemente, se expresa el deseo. Lo que establecen los artículos 17 a 22 es que aquel Estado que quiera construir una obra en aguas de uso común o modificar la existente deberá comunicarlo a la otra parte para saber si tiene algún inconveniente o afecta el régimen del río o la calidad de sus aguas. Estamos en esa primera etapa, nada más.

SEÑOR BARÁIBAR (Carlos).- En mi primera intervención hice una referencia a que cuando ingresamos a la isla Martín García, en el lugar se podía leer: “Isla Martín García. Jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires”. Comenté esta visita y este hecho al contador Enrique Iglesias, figura ampliamente conocida por todos. En tono jocoso, pero no ajeno a cierto contenido, dijo: “Bueno, en Timoteo Domínguez” -tenía muy presente la característica distinta- “cuando se pueda, podíamos poner: 'Jurisdicción del departamento de Colonia'“. Cabe mencionar que el contador Enrique Iglesias, exministro de Relaciones Exteriores y que se ha desempeñado en otras actividades que no es necesario que mencione porque todos las conocen, nunca ha estado en la isla Martín García. Sugiero al presidente y a la delegación que lo inviten en la primera oportunidad que haya para visitar la isla Martín García, porque creo que sería un hecho de mucha trascendencia nacional e internacional que el contador Iglesias diera su opinión sobre el tema.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- Simplemente, quiero agradecer la presencia de la delegación en la Comisión y la información que nos han brindado.

Quiero ofrecer mis disculpas por no haber concurrido a la isla en esta última oportunidad. Lo hice la vez anterior, pero en esta ocasión fue mi suplente. Por la información que me dio, hubo un excelente intercambio con la delegación argentina.

Como siempre, estamos atentos para intercambiar sobre estos temas. Sin duda, la información que ustedes nos aportan es de mucha utilidad para nosotros.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Consulté anteriormente a la delegación sobre el costo del dragado del canal Punta Indio. No sé si tienen esa cifra.

SEÑOR PAZOS (Marcelo).- Los números que maneja Argentina están en el orden de los US$ 200.000.000. Como bien dijo el capitán Aguiñaga, esto es responsabilidad de la República Argentina.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Eso lo paga Argentina?

SEÑOR PAZOS (Marcelo).- Sí. Hay un ofrecimiento no formal por parte de Argentina de que la CARP se haga cargo del mantenimiento, pero como bien dijo el capitán Aguiñaga, no se ha planteado en el ámbito oficial.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- Con relación al canal Punta Indio, esas estimaciones de recaudo por concepto de peaje las hace informalmente la República Argentina. En realidad, es un canal que ellos administran; son ellos los que establecen el peaje.

Nosotros aspiramos a que el monto del peaje sea el mismo en el sistema de canales para que no haya una competencia "desleal", entre comillas.

Claramente, habría un aumento, porque el peaje está vinculado a la profundidad; en la medida en que aumentamos la profundidad, es obvio que debería aumentarse el peaje. El costo del peaje no influye mucho en las empresas debido al aumento de la capacidad operativa y de negocios, no solo por la profundidad que tiene el canal, sino por la garantía de que durante diez años la mantendrá, permitiendo optimizar al máximo sus logísticas.

El canal Martín García se acercaría a la sustentabilidad, por lo que las empresas no sufrirán el *shock* logístico que introdujimos. Por lo tanto, no estarán desconformes, sino todo lo contrario.

Para terminar mi exposición, en primer lugar, agradezco a la Comisión que nos haya recibido y dedicado este espacio. Este es un año muy complejo para todos, especialmente para los diputados y los senadores, por lo que sabemos del esfuerzo que les significa recibirnos.

En segundo término, con relación al canal Magdalena, que Uruguay haya expresado que renuncia a la opción hecha de participar en igualdad de condiciones no significa que renuncie a las prerrogativas que el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo le da. Las vamos a ejercer todas, y así se lo señalamos a la delegación argentina.

En ese marco posicionamos estratégicamente a la delegación uruguaya, a los efectos de poder ejercerlas con la mayor responsabilidad y capacidad técnica. Nuestra tarea, fundamentalmente con nuestra contraparte, es convencer en el marco jurídico, que es el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Hemos trabajado con esa perspectiva, priorizando temas. En una negociación con un socio más poderoso que nosotros, tanto en su territorio, en su población como en sus activos, la lógica era priorizar los aspectos centrales, y el primero era ir a una profundización del canal Martín García a 34 pies y a la remoción de fondos duros a 38 pies, y lo logramos. ¿Dejamos muchas cosas no tan trascendentes? Probablemente, pero es parte de la tarea de priorizar temas centrales que se nos asignó.

Agradezco una vez más la disposición de la Comisión y de los funcionarios del Poder Legislativo, especialmente de los del Cuerpo Técnico de Taquigrafía, quines nos hacen hablar mejor de lo que lo hacemos.

SEÑOR BARÁIBAR (Carlos).- ¡Estoy de acuerdo!

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco la información que nos brindó la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, fundamentalmente a través de la palabra de su presidente, el doctor Felipe Michelini.

Deseo expresar la satisfacción que sentimos por las buenas noticias que nos trajeron, que indican que se lograron los objetivos y propósitos que la delegación uruguaya ante la CARP expresó aquí en anteriores comparecencias. Vienen a decirnos que cumplieron con la tarea que se propusieron, lo que siempre es muy positivo. Además, tiene una relevancia evidente desde el punto de vista del funcionamiento de las vías marítimas de acceso al país, con todo lo que eso implica para nuestro comercio exterior.

Además, quiero destacar que eso se ha logrado en un marco de normalidad administrativa, de regularidad de los procedimientos, sin estrépito o escándalo de tipo alguno, lo que también es muy importante. Me refiero a circunstancias que todos conocemos en todas partes del mundo, en que tantas veces se pone en entredicho el proceder de la administración y de sus jerarcas en todo lo que tiene que ver con las obras cuantiosas. Que esta obra se haya podido hacer, insisto, en un clima de regularidad administrativa y de tranquilidad pública, debe destacarse, y me complazco en hacerlo.

Otro aspecto del asunto que hay que subrayar es que todo esto ha podido hacerse y se ha logrado porque en la base hay una buena relación política entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay; de no ser así, ¿hubiera sido posible concretar esto? Habría sido muy difícil. Sin embargo, se logró. Esto implica avanzar en el camino por el que tenemos que ir en el relacionamiento con nuestros vecinos. No se trata de competir permanentemente a ver quién supera o desborda al otro o bien impone algo en defensa del propio interés y en contra del interés ajeno, sino que se trata de construir, como suele decirse ahora, un paradigma de cooperación, donde ambas partes puedan avanzar hacia el logro de sus respectivos objetivos. Me parece que esto es lo que queda claramente de manifiesto en esta tarea cumplida por la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Por supuesto, no voy a hacer ninguna consideración -estaría de más y sería improcedente que la hiciera- acerca de la situación política interna de la República Argentina. Lo que señalo es que en este período de gobierno de ambos Estados tuvimos avances que parecían imposibles en otro momento. Recuerdo que la gestión del actual gobierno argentino comenzó cuando el presidente Macri visitó al presidente Vázquez y trajo bajo el brazo la derogación de la Resolución Nº 1108, que tanto daño le estaba haciendo el Puerto de Montevideo. Ahora nuestra delegación ante la CARP nos informa que culminó exitosamente el dragado del canal Martín García, obra que no se habría podido lograr, reitero, de no existir una relación de base sólida, buena, de cooperación, entre ambos Estados.

Son todos motivos para que, casi con seguridad, esta sea la última visita de esta delegación a esta Comisión Especial Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida de la Cámara de Representantes, que termina de la mejor manera posible, siendo motivo de satisfacción para todos nosotros.

Muchas gracias.

(Apoyados)

——No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

